

(19) 世界知的所有権機関
国際事務局(43) 国際公開日
2005 年 4 月 21 日 (21.04.2005)

PCT

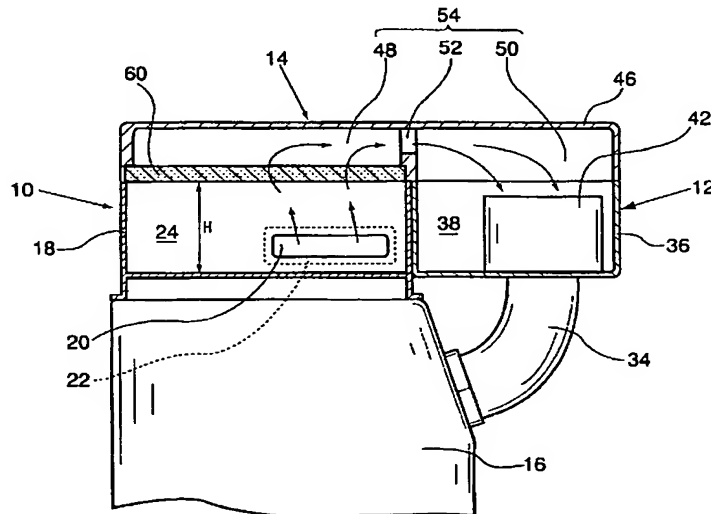
(10) 国際公開番号
WO 2005/035968 A1

- (51) 国際特許分類: F02M 35/04, 35/024, 35/14
(21) 国際出願番号: PCT/JP2004/014631
(22) 国際出願日: 2004 年 10 月 5 日 (05.10.2004)
(25) 国際出願の言語: 日本語
(26) 国際公開の言語: 日本語
(30) 優先権データ:
特願2003-349519 2003 年 10 月 8 日 (08.10.2003) JP
(71) 出願人 (米国を除く全ての指定国について): 株式会社
ミクニ (MIKUNI CORPORATION) [JP/JP]; 〒1010021
東京都千代田区外神田 6 丁目 1 3 番 1 1 号 Tokyo (JP).
(72) 発明者; および
(75) 発明者/出願人 (米国についてのみ): 瓦井 博幸
(KAWARAI, Hiroyuki) [JP/JP]; 〒2500055 神奈川県
小田原市久野 2 4 8 0 番地 株式会社ミクニ小田原
事業所内 Kanagawa (JP). 鬼頭 一和 (KITO, Kazuyori)
[JP/JP]; 〒2500055 神奈川県小田原市久野 2 4 8 0 番地
株式会社ミクニ小田原事業所内 Kanagawa (JP).
(74) 代理人: 八嶋 敬市 (YASHIMA, Keiichi); 〒1070052
東京都港区赤坂 1 丁目 1 番 1 7 号 細川ビル 7 1 2
Tokyo (JP).
(81) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の国内保護が
可能): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR,
BW, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM,
DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU,
ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS,
LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA,
NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE,
SG, SK, SL, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US,
UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.
(84) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の広域保護が
可能): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LS, MW, MZ, NA, SD,
SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY,
KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), ヨーロッパ (AT, BE, BG,

[続葉有]

(54) Title: AIR INTAKE DEVICE

(54) 発明の名称: 吸気装置



(57) Abstract: An air intake device using a space that has not been used, enabling collision safety to be achieved by allowing a sufficient margin for the distance between the air intake device and an engine hood, and enabling cost to be reduced by reduction in the number of parts and man-hour of assembly work. A first member (10) forming a first space (24) and a second member (12) forming a second space (38) are covered by a third member (14), and the first space (24) and the second space (38) are connected by a third space (54) formed in the third member (14). The above enables the second space (38) and the first space (24) to be arranged at substantially the same height and adjacent to each other. This results that the height of the air intake device can be reduced to allow a margin for the distance between the air intake device and an engine hood, and to increase the amount of intake air.

[続葉有]



CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE,
IT, LU, MC, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF,
BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN,
TD, TG).

2文字コード及び他の略語については、定期発行される
各PCTガゼットの巻頭に掲載されている「コードと略語
のガイダンスノート」を参照。

添付公開書類:

— 国際調査報告書

(57) 要約:

将来利用されていなかった空間を利用することで、ボンネットとの間隔に十分な余裕を持たせて衝突安全性を確保し、部品点数の削減と組付け工数の削減によるコストダウンを達成することができる吸気装置を提供するものである。

第1空間(24)を形成した第一部材(10)と第二空間(38)を形成した第二部材(12)とを第三部材(14)で覆い、その第三部材(14)に形成した第三空間(54)で第一空間(24)と第二空間(38)とを連絡する。

これによって、第二空間(38)を第一空間(24)とほぼ同じ高さで、しかも隣接して配置することができる。その結果、吸気装置の高さを低くして、吸気装置とボンネットとの間隔に余裕を持たすことができ、かつ吸入空気量の増大を図ることができる。